Nro. 40. Rok siódmy.

Wychodzi co poniedziałek jeden numer. Prenumeratę przyjmują ces. król. pocztamty, księgarnie krajowe, jakoteż w kantorze Tygodnika w gmachu teatralnym hrabi Skarbka na 2. piętrze.

TYGODNIK ROLNICZO-PRZEMYSŁOWY.

Rocznie płaci się we Lwowie 10 złr. mon. konw., na prowincyi 11 złr. 36 kr. mon. konw. Prenumerata półroczna nie przyjmuje się.

WE LWOWIE DNIA 30. WRZEŚNIA 1844 ROKU.

Alexandra hrabi Cetnera myśli o założeniu przez akcie kolei żelaznej w Galicii.

(Ciąg dalszy.)

§. 21. Rzućmy teraz okiem na otrzymane rezultaty kolei żelaznych w Niemczech, jako sąsiednim nam kraju. Najwięcej osób w jednym 1842 roku było przewiezionych:

1.	Na kolei żelaznej wiedeńsko-głognickiej	osób	1,179.245
2.	» » badeńskiej (z Karlsruhe do Hejdelberga)	»	790.568
3.	» » żelaz. taunusowych gór (z Frankfurtu do Wisbadenu)		741.326
4	» » północnej Ferdynanda (z Wiednia do Lejpnika)	»	620.626
5	» » saskiej (z Drezna do Lipska)	»	404.326

Największy zaś przewóz towarów był w r. 1842:

1	Na kolei północnej Ferdynanda,	cetnar.	1,728.817
2	» » lipsko-magdeburskiej,	»	1,494.735
3	» » lipsko-drezdeńskiej,	»	983.870

Największy dochód przyniosły w jednym roku:

1	Kolej północna Ferdynande	złr.	1,885.515
2	» berlińsko-kötheńska	»	1,198.870
3	» magdebursko-lipska	»	1,198.313
4	» lipsko-drezdeńska	»	1,045.906
5	» wiedeńsko-głognicka	»	1,037.073
6	» nadreńska	»	577.029.

Chcąc wiedzieć ile jedna mila na jeden dzień uczyniła dochodu? taki rezultat w roku 1843 dają nam niemieckie koleje żelazne:

1.	wiedeńsko-głognicka	284	złr.
2.	berlińsko-potsdamska	238	»
3.	magdebursko-lipska	205	»
4.	düsseldorfsko-elberfeldska	203	»
5.	frankfurtsko-wiesbadeńsha	201	»
6.	lipsko drezdeńska	184	»
7.	norymbersko-fürthska	174	»
8.	berlińsko-anhaltkötheńska	161	»
9.	nadreńska	137	»
10.	berlińsko-frankfurcka	130	»
11.	północna Ferdynanda	128	»
12.	lipsko-altenburgska	113	»
13.	monachijsko-augsburska	99	»
14.	hambursko-bergerdorfska	97	»
15.	badeńska (z Karlsruhe do Heidelberga:)	92	»
16.	lincko-gmundzka	84	»
17.	magdebursko-halberstadzka	74	»
18.	berlińsko-szczecińska	65	»
19.	lincko-budwajska	60	»
20.	wrocławsko-opolska	58	»
21.	wrocławsko-frejburska	44	»
22.	w xięstwie brunswickiem	44	»

Z tego widzimy że Niemcy mają 255 mil ukończonych dróg żelaznych, i że kolej północna Ferdynanda, którą moim projektem chcę przedłużyć, jest c z w a r t ą koleją w Niemczech co do ilości osób rocznie podróżujących, a p i e r w s z ą w całych Niemczech koleją co do przewozu towarów, wziętych na cetnary; co zaś do dochodu na jedną milę i dzień obliczonego, jest ona j e d e n a s t ą w rzędzie kolei

niemieckich, których w ogóle jest 22. Pod względem zaś największego ogólnego dochodu, jest ona w szeregu niemieckich dróg żelaznych najpierwszą: przynosi na milę dziennie 128 fr. Przypuściwszy więc że na kolei lwowsko-bocheńskiej będzie tylko połowa tej ceny, to jest 64 fr. na milę dziennie, to zawsze kolej galicyjska miałaby piękny dochód. Tej połowy uczęszczania możemy się tam bardziej spodziewać, że ze stacyi w Lejpniku, która, jakeśmy wyżej powiedzieli, tak wielki wpływ na dochody kolei północnej wywarła, wszystko prawie albo z Galicii albo do Galicii podróżuje lub towary przesyła. To jest także dobra wróżba dla naszego projektu!

III.

§. 22. Z każdym dniem opinia, ale ta, która prawdziwie tłumaczy życzenia narodów, zdaje się coraz więcej przychylać je dla dróg żelaznych. Te drogi komunikacyjne są lepiej niż w roku 1838 poznane, ich dogodność, ich potrzeba tak dla jeżdżących jak dla towarów lepiej jest oceniona, nawet zyski, lub straty ich lepiej są obliczone. Stały się one zatrudnieniem wyobraźni ludzi przemysłowych i czynnych. Trzeba więc dążność tę do przedsiębierstw i towarzystw przemysłowych zachęcać i utrzymywać. Towarzystwo na akcie zawiązane nie może nie uskutecznić zamierzonego przez się dzieła, a dzieło to to będzie wykonane dobrze i ile możności najtaniej. Ale takie towarzystwo musi mieć przed wszystkiemi warunkami pewien punkt oparcia się, aby sobie trwałą przyszłość zabezpieczyć mogło. Tym punktem oparcia się była dawniej uprzywilejowana klasa czyli arystokracia i ludzie z wielkiemi majątkami, którzy tem byli w kraju, czem są drzewa nasienne w rozległym zrębie. Nie masz dziś ich w Europie — tych naturalnych podpór i obrońców każdego rządu — ażeby ich zastąpić powinniśmy się starać rozdrobnione majątki do jednego celu skupiać i tem powstający przemysł wspierać, wielkie przedsiębierstwa narodowe wykonywać. Nie jestto czcze urojenie ów że tak rzekę składkowy majątek, owa siła zbierna towarzystw przemysłowych; ichto staraniem widzimy wykonane w Anglii doxy czyli tak zwane sadzawki, lasem masztów okryte, gdzie bogactwa całej kuli ziemskiej się zbierają; ichto dziełem są także kanały i drogi żelazne, 1200 mil przeszło wynoszące; oneto wykopały i ocembrowały porty, one pozkładały owe piękne i równe drogi wicynalne w różnych kierunkach całą Anglię przerzynające.

§. 23. Duch stowarzyszeń przemysłowych wszędzie się powoli rozszerza, najobojętniejsze nawet narody do siebie pociąga; ztąd należy się wnioskować iż jest niezbędnie potrzebny do podniesienia pomyślności kraju, geograficznie zwłaszcza niekorzystnie położonego. W wielkich przedsiębierstwach narodowych wszelkie zyski i korzyści materyalne z początku nie są widoczne, ale za to moralne i polityczne ich skutki centralizacii są niezaprzeczone. Gdy projektowi kolei żelaznej w Galicii tych ostatnich odmówić nie można, słuszną oraz pocieszającą żywić możemy nadzieję, że rząd, troskliwy o dobro kraju, takowy w drodze przedsiębierstwa poprze, a bez narażenia siebie na wielkie straty, przyczynieniem się w części do skupienia funduszów pieniężnych wzmocni i ustali.

§. 24. W tem miejscu pokrótce przejść nie zawadzi przykłady różnych obcych krajów, w których rządy rozmaite towarzystwa przemysłowe na większy zakrój wspierały. Uwolnienie od cła wchodowego piewszych potrzeb dla kolei, jakoto: szyn żelaznych i wszelkich machin, było na najpierwszym względzie; żelazo więc w Ameryce północnej zostało od cła uwolnione. Zważywszy że na jeden łokieć wiedeński kolei podwójnej 100 funtów wychodzi, a więc na jedną milę czyli 12000 łokci, 12000 cetnarów wyjdzie, zniesienie cła od takiej masy żelaza, na 10,000 złr. m. k. wynoszącego, wielką w wykonaniu kolei żelaznej stało się ulgą, zwłaszcza że w niektórych prowinciach Ameryki północnej wszystkie wydatki na jedną milą summę 200,000 złr. m. k. nie przechodzą.

§. 25. W Anglii roku 1797 skarbowa komisia bonów (*bons de l' échiquier*) zaciągnąwszy pożyczkę na cztery od sta, pożyczyła ją półprocentem wyżej prywatnemu towarzystwu i innym przemysłowym przedsiębiercom; z tego funduszu powstały w Anglii sławne kanały i porty. Byłto więc rodzaj zachęcenia, co później innym także zakładom, jako to: kasom oszczędności, bankom i t. p. na całym lądzie stałym za przykład posłużyło.

§. 26. Rząd francuzki pożyczając pieniądze przedsiębierstwom kontentuje się małym a nawet mniejszym niżeli wszyscy inni procentem: i tak towarzystwu kolei żelaznej po prawym brzegu Sekwany do Wersalu, pożyczył cztery miliony franków na trzy procentu i z jednym na umorzenie kapitału; towarzystwo kolei żelaznej ze Sztrasburga do Bazylei prowadzącej otrzymało od rządu trzyprocentową pożyczkę z tym wyraźnym warunkiem, że wtedy do-

piero odbierze kapitał, gdy akcionaryusze cztery procentu mieć będą. Towarzystwo kolei żelaznej z Paryża do Rouen otrzymało 14 milionów franków na trzy od sta, z obietnicą dodatku 4 milionów, jeżeli ją aż do Hawru dociągnie. Prócz tego rządy zwykły w sześciu pierwszych latach nie brać żadnego procentu od summ pożyczonych.

§. 27. Jest jeszcze inny sposób zachęcenia we Francii, to jest: zapewnienie akcionaryuszom minimum 4 procentu, z umorzeniem kapitału w latach 46, już w to policzonem. Do tejto myśli projekt mój zmierza. Celem więc niniejszego pisma — na które postanowiłem zwrócić światłą uwagę wysokiego rządu i dostojnych stanów galicyjskich — jest zapewnienie tego minimum czyli gwarancia stopy procentowej, do krajowego kredytu zastosowana. Ona to jedna sprawić najprędzej może, iż na kolej żelazną, tak dla nas potrzebną i pożyteczną, na której każdy właściciel ziemski, każdy niemal mieszkaniec kraju, mniej więcej zyska, nie będziemy pół wieku czekać. Ale dokończmy wprzód przeglądu zachęceń.

§. 28. Rząd królestwa pruskiego darował towarzystwu, zakładającemu drogę żelazną z Berlina do Köthen 80,000 talarów, a nieboszczyk król pruski testamentem swoim odkazał półtora miliona złr. srebrnych z własnego majątku, owej kompanii, która najpierwsza złączy Ren z Berlinem czyli Elberfeld z Magdeburgiem za pomocą żelaznej kolei.

Bawarski rząd także cztery procentu minimum akcionaryuszom drogi żelaznej z Hof do Bamberga zagwarantował.

§. 29. Podobnież w królestwie polskiem, jakieśmy wyżej widzieli, ze strony rządu zapewniono akcionaryuszom żelaznej kolei z Warszawy do granicy austryackiej cztery procentu. W §. 82 ustaw tego towarzystwa czytamy: »Jeżeli z zamknięciem rocznych rachunków, czyste zyski nie wynoszą 4% od kapitału towarzystwa, dyrekcya na zasadzie udzielonego przez rząd zaręczenia, wspólnie z komisarzem rządu przedstawi bankowi polskiemu stan swoich rachunków, dla pozyskania od komisyi rządowej przychodów i skarbu summy potrzebnej do uzupełnienia zaręczonego 4% dochodu.«

Kolej warszawska ma się połączyć z północną ferdynandowską, która najwięcej w zawody z nami idzie, a która jeśli naszą wyprzedzi, wszystkie główne z Rossią komunikacie do siebie przyciągnie.

§. 30. Panujący nam najjaśn. monarcha, uznawszy także ważność i korzyści dróg żelaznych, rozkazał w samej stolicy taką drogę budować kosztem rządowym. Towarzystwo kolei północnej uzyskało uwolnienie od cła. Wprawdzie kompania akcionaryuszów drogi żelaznej z Wiednia do Głognic nie żądała żadnej pomocy od rządu, obadwa jednakże towarzystwa dobry interes zrobiły: albowiem akcie ich stoją 116⅞ i 145⅝ za sto, skutku więc lepszego trudno wymagać. Wszelako muszę tu zrobić uwagę, że do tego dobrego kursu papierów tych dróg przyczyniają się: bliskość stolicy, przedłużenie i ukończenie kolei kosztem rządowym: bo gdy uczęszczanie podróżujących powiększy się, mogą sobie robić nadzieję, że z czasem rząd obie te koleje odkupi.

§. 31. Sardyński rząd pozwolił na przedłużenie w swem państwie żelaznej drogi, idącej z Mediolanu do Wenecii, która w przyszłym 1845 roku będzie ukończoną; przytem kazał oznajmić przedsiębiercom, że jeżeli tę drogę przez Turyn przedłużą, chce im gwarantować minimum 4 procentu.

§. 32. Zjednoczone stany Ameryki północnej przedstawiają nam wszystkie rodzaje zachęceń: północne prowincie przyjęły gwarancię minimum stopy procentowej, który to sposób jest ze wszech miar najstosowniejszy i najmniej ofiar wymagający. Niektóre prowincie wydają nawet towarzystwom bony, które przedają się na bursach; jestto rodzaj pożyczki na samejże kolei żelaznej hipotekowanej; użyto onego w prowincii Maszakuszet (Massachuset) na drogach między Bostonem a prowincią Ohio i rzeką Mississipi; koszta tej linii wynosiły trzydzieści milionów franków. Rząd prowincii Najjork (New-York) sam wszystkie roboty wykonał, pożyczywszy prócz tego różnym towarzystwom 30 milionów franków; z tych 16 milionów użyto na połączenie okolic Les grands lacs z Najjorkiem; koleje tamtej prowincii zupełnie ukończone wynoszą 718 kilometrów czyli 119 mil geograficznych. W Pensylwanii rząd użył wszystkich znanych sposobów wsparcia i zachęty: gwarantował minimum stopy procentowej, podpisywał się jako zwyczajny akcionaryusz, wydawał bony na tychże samych kolejach hipotekowane, a na giełdzie przedawane, a nawet odstąpił na rzecz towarzystw rzeczonych zysku ze wszystkich loteryi, dopóki te nie były zniesione. I w południowych prowinciach nie zaniedbano żadnych środków, a rządy należały do tych przedsiębierstw równo z każdym innym pojedyńczym akcionaryuszem. Ten sposób najskuteczniej zachęca innych do brania akcii i jest przytem niejaką rękojmią, że dzieło rozpoczęte udać się może i zyski przyniesie. Tak od towarzystwa kolei żalaznej z Baltimore do prowincii Ohio

*

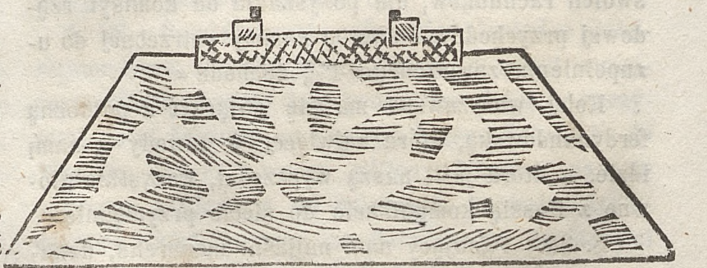
wziął rząd sam na siebie akcii $^3/_5$ części; z Baltimore zaś do rzeki Missisipi ułatwiono akcionaryuszom pożyczkę. To samo zrobiono w prowincii Karoliny. W Ohio rząd prowincionalny sam wszystko wykonał. Drogi żelazne w Ameryce szybkim poszły krokiem i zdaje się że się stały modą, tak dalece że w prowincii Wyższej-Kanady sam rząd przebrał niejako miarę przedsiębierstwa: bo chciał prócz tego przez akcie zrobić kanał obok sławnego wodospadu Niagary, aby na nim statki z ładunkiem mogły przechodzić, ztąd wygórowane jego przedsiębierstwa doznały zawodu.

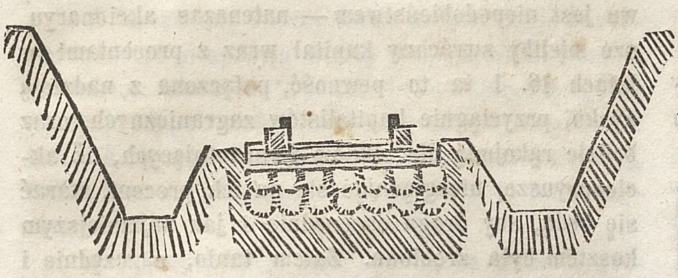
IV.

§. 33. Teraz starajmy się wymiarkować co jest lepszym dla rządów: czy ażeby same drogi żelazne budowały? czy zaś wykonanie ich akcionaryuszom zostawić? Zakładanie dróg żelaznych polepszając ogólny byt kraju, tem samem korzystne jest dla każdego niemal mieszkańca; słuszna więc aby wszystkie klasy ludności, w miarę swej możności do tych robót należały i bezpośrednio lub pośrednio do nich się przyczyniały. Jestto, można śmiało powiedzieć, rządu z narodem szlub nierozerwany, jestto wspólne ubieganie się o podniesienie dobra publicznego!

§. 34. Z tego cośmy dotąd powiedzieli zdaje się że gwarancia czyli zaręczenie najniższej stopy procentowej (minimum) jest najstosowniejszym sposobem zachęcenia: gdyż najmniej kosztuje, a jeżeli przedsiębierstwo dobre i pewne, tedy wcale nic nie kosztuje, przeto widoczna jest że niebędziemy potrzebować wydać żadnej gotowizny naprzód dopóty, dopóki pewna część kolei żelaznej nie będzie zrobiona i na użytek publiczny otworzona. Wtedy dopiero musielibyśmy część zagwarantowanych procentów dopłacać, gdyby kolej żelazna zamiarowi i oczekiwaniu całkiem nie odpowiedziała, a dochody z niej nie pokryły wydatków, co jest zupełnie niepodobnem, jak to dowodzą rachunki sprawozdania świetnej komisii do żelaznej kolei galicyjskiej od stanów wyznaczonej. Przypuściwszy że przestrzeń ze Lwowa do Bochni, 6 a najwięcej 7 milionów złr. srebrem wyniesie, to stany w najgorszym razie, gdyby żadnego dochodu z tejże kolei nie było, musiałyby przyjąć na siebie rocznego wydatku najwięcej 270,000 — 315,000 złr. srebr., jako zaręczone minimum procentu 3% a 1% na umorzenie kapitału zakładowego. Byłby to najnieszczęśliwszy skutek przedsięwzięcia, ale oraz najniepodobniejszy: ktoż bowiem mógłby się brać kiedy do wykonania rzeczy, któraby wcale nic nie była warta? i o której zamierzonym celu, złym czy dobrym, z początku na mniejszej np. ósmej części przestrzeni można się przekonać dostatecznie? Taka gwarancia, będąc najdzielniejszym środkiem do założenia kolei żelaznej, stworzyłaby nadto nowy ruchomy majątek w kraju.

§. 35. Galicia, z przyczyny teraźniejszego swego geograficznego położenia niekorzystnego, i aby zabezpieczyć sobie pomyślną przyszłość, potrzebuje koniecznie żelaznej kolei, jako najprędszego środka komunikacyjnego: szerokość bowiem tego kraju nie wynosi nigdzie więcej nad 5 do 16 mil, a długość od Białej do Lwowa 54 mil wynosi, ztąd zaś do Brodów jest mil 14. Główne rzeki spławne galicyjskie Dniestr, Bug, San i Wisła mają kierunek przeciwny interesowi tego kraju, przeciwny jego teraźniejszemu dążeniu na zachód. Półpiąta miliona mieszkańców nie będąc zatem od tej drogi odległe, mogą mieć łatwy w niej udział. To samo już robi niepodobieństwo strat wielkich, ale biorąc miarę do innych krajów rokuje nam owszem niemałe korzyści. Prócz tego żelazna kolej nie może nigdzie tańszym kosztem być wybudowana, jak w Galicii, gdzie i robotnik jest tani i materyał nie drogi: potrzeba wszakże aby wykonanie jej było dobrze zarządzone: potrzeba nam wiele oszczędzać i rąk i materyałów i niekoniecznie wszystko robić podług wzorów zagranicznych. Moglibyśmy np. zamiast żelaznych szyn, próbować drewnianych balek: drzewa na całej przestrzeni można tanio i na wybór dostać. Takie balki czyli drewniane szyny mogą trwać najmniej lat pięć, a jeśli będą preparowane, podług nowej metody pana Boucherie, kwasem pirolignitowym czyli occianem drzewnym żelaza, to potrwają nierównie dłużej. Podobna kolej, zwłaszcza do pociągu końmi urządzona, byłaby nierównie tańsza od żelaznej, a może równie dogodna co i tamta. Załączona tu figura przedstawia sposób zakładania kolei drewnianej.





§. 36. Gdy teraz powszechnie mówią o kolei atmosferycznej, uważam za rzecz stosowną napomknąć o niej w tem miejscu. Dyrektor linii między Chester a Holihead (w Anglii) miał się układać z ministrem Peelem względem pomocy ze strony rządu, na założenie kolei tak zwanej atmosferycznej czyli bezpowietrznej: żądał on 80,000 funtów szterlingów, minister zaś dawał mu tylko 60,000 funtów szterlingów czyli 600,000 złr. m. k. Szyny tej kolei są wydrążone, i przez wyciągnienie z nich powietrza ciągną ciężary bez lokomotywów czyli parowozów. Jestto w każdym razie piękny pomysł, ale najużyteczniejszy w krajach górzystych, zatem dużo kosztowniejszy. Taka kolej zrobiona jest z Kingstown do Dublina przez inżynierów Stefenson i Bidder. Mają też być w Niemczech zaprowadzone. Na kolei atmosferycznej można dójść do wielkiej szybkości bez żadnego niebezpieczeństwa: ponieważ nie ma przypadku wykolejenia (erailmant). Jeżeli koszta budowy i szyn pomnożą się na takiej drodze, zato koszt na sprawienie lokomotywów się zmniejszy: koszt przewozu będzie wynosić $^{10}/_{100}$, który teraz wynosi często $^{40}/_{100}$, osobliwie tam gdzie paliwo jest drogie; pochyłość $^{1}/_{30}$ części może być przejeżdżana z prędkością 6ciu mil na godzinę bez żadnego niebezpieczeństwa. Zawsze przecież wątpię aby ten nowy wynalazek mógł być z korzyścią użyty w Galicii: bo robota jest istotnie skomplikowana i droga, a nasz projekt oparty na oszczędności. *)

§. 37. Galicii, krajowi wyłącznie rolniczemu, zbywało dotąd na wywozie ziemiopłodów w odleglejsze kraje: wywozu np. wódki do Holandii, gdzie na nią wielki mógł być odbyt, nie było prawie dotąd żadnego. Na Wiśle do Gdańska spławiano dotychczas najwięcej zboże i drzewo, a handel ten zawisł od cen w Anglii nie zawsze wysokich, oprócz tego cały prawie znajduje się w ręku żydowskiem, przeto oparty jest na wysokich procentach. Gdy zaś, podług pisma pana Antoniego Mysłowskiego, nowe otworzyły się widoki do zbycia naszych ziemiopłodów na Dniestrze do Odesy i morza czarnego za pomocą statków parowych, tedy kolej żelazna z Wiednia do Lwowa, a ztąd do Dniestru byłaby niby jedną przedłużoną linią do samej prawie Odesy; przestrzeń zaś tę przeszło 256 — milową możnaby przebiedz w przeciągu 78 godzin. Na tej linii znajdują się komory rossyjskie, tamujące handel i wszelką przemysłowość, utrudzające podróżowanie, patrzące z zawiścią na swych sąsiadów: cło bowiem nałożone przez rząd rossyjski od czetwierci pszenicy 30 kr. m. k. czyli 2 złp., jest samowładne i powinno się uważać jako cło wchodowe, zboże zaś galicyjskie, opierając się na prawie narodów, na wolności spławu rzek niegdyś polskich, wreszcie na konwenciach r. 1815 i 1818 w Wiedniu z tym rządem zawartych, przechodowe tylko cło opłacać powinno. Ale bezpośrednie zbliżenie się Galicii do krajów bardziej przemysłowych, na zachód Europy położonych, obiecuje dla niej nierównie większe korzyści: albowiem Lwów, połączony koleją żelazną ze stolicą, bogatą w pieniądz, byłby jak niegdyś Berno o 25 godzin tylko od niej odległy, a Wiedeń, zbliżony do stolic prowincionalnych, wszystkieby w sobie centralizował.

§. 38. System przeto gwarancii, jakkolwiek w krótkości wyłożony, nie jest do odrzucenia: dając byt przemysłowemu towarzystwu w Galicii, tem samem zapewniłby błogą jej przyszłość: bo gdybyśmy mieli kolej żelazną, toby musiała być i giełda we Lwowie ustanowiona, czego potrzeba już teraz czuć się daje; onabyto podniosła i ustaliła kurs papierów krajowych czyli listów naszych zastawnych, onaby zmianę pieniędzy żydom odebrała a bankierów od wysokich laż i procentów odzwyczaiła. System gwarancii, będąc najbardziej celowi odpowiedny, miał także swoich przeciwników. We wszystkich prawie krajach robiono przeciw niemu zarzuty; rozbierano go przed siedmiu laty w izbach francuzkich: między innemi mówiono tam że gwarancia trzyprocentowa z jednym amortyzacijnym równa się każdej lokacii kapitału. Ale jak we Francii na cztery od sta tak u nas stopę procentową możnaby podnieść na $4^{1}/_{2}$ od sta bez zwrotu: gdyż zważywszy wartość pieniędzy i produktów w obu tych krajach, ta powinna się równać wartości procentów listów naszych zastawnych; niższej zaś stopy procentowej kłaśdź nie można tak ze względu na większy procent z dób

*) Obszerniejsza wiadomość o kolei żelaznej atmosferycznej znajduje się w Tygodniku rolniczo-przemysłowym b. r. w nr. 23.

ziemskich, jako też przez wzgląd na ściągnienie obcych kapitalistów do nas.

§. 39. Chcąc tę stopę procentową lepiej wymarkować, trzeba ją porównać z papierami niektórych rządów:

	3%	4%	5%
Angielskie....	99⅝	—	—
Francuzkie ...	84¾	107½	127⁹⁄₁₀
Austryackie ...	78	100¾	111¹⁄₁₆

Zatem metaliki wiedeńskie przedstawiają nam 4½ procentu. A że listy zastawne galicyjskie stoją 97½ za sto, można tedy przypuścić że akcie towarzystwa kolei żelaznej galicyjskiej z początku 93 — 95 za sto stać będą, może i wyżej gdy krakowskie 108 za 100 stoją. Mamy tego przykład na akciach północnej kolei Ferdynanda: z początku kurs ich był 108, potem 56 — 75 poniżej sta, teraz zaś stoją 45⅝ wyżej sta. *) Lecz sama hipoteka czyli pewność papierów publicznych nie jest jeszcze dostateczna: bo ten tylko papier jest dobry, który wszędzie i w każdym czasie można wymienić na brzęczącą monetę. Ten konieczny warunek możności prędkiego mieniania wywiera wielki wpływ na wartość obiegową papierów. Papiery na ziemskich majątkach hipotekowane, podczas wojen mniej od rządowych spadają, lecz teraz wojen już nie ma, a towarzystwa akcionaryuszów i pożyczki przez Rotszyldów i innych bankierów wszystkim prawie rządom czynione wojnom zapobiegły. Akcie kolei żelaznej galicyjskiej nie mogą niżej stać nad 92½ za sto, a zatem o półprocentu niżej od metalików wiedeńskich; mniemana strata półprocentu na sto może być wynadgrodzona przez dobrą na przyszłość diwidendę, zwłaszcza że i tę nadzieję można sobie robić, iż rząd przekonany o korzyści tej linii, kolej galicyjską odkupi. Gdyby zaś ta kolej, na całej zamierzonej linii wykonana, nie przynosiła żadnego dochodu, co znowu jest niepodobieństwem — natenczas akcionaryusze mieliby zwrócony kapitał wraz z procentami w latach 46. I ta to pewność, połączona z nadzieją zysku, przyciągnie kapitalistów zagranicznych, oraz będzie rąkojmią dla stanów gwarantujących, iż akcionaryusze, nieoglądając się na ich procent, starać się będą, aby droga oszczędnie i jak najmniejszym kosztem była zrobiona. Zatem tanio, oszczędnie i urzędnikami więcej dla sławy niż dla zysku służącemi zakierowana, obok ułatwień ze strony wysokiego rządu, przyniesie akcionaryuszom więcej niż 5 procentu i nie będzie się udawać do gwarancyi stanowej: bo zaręczenie najniższej stopy procentowej nie zdoła zrobić interesu dobrego ze złego, zapobiega tylko bankructwu akcionaryuszów i chroni ich od całkowitej straty. Ztąd można też liczyć na wielu zamożnych przedsiębierców zagranicznych, czyli akcionaryuszów: każdy bowiem chętnie weźmie akcię, która jest pewną; mamy tego jasny dowód na świeżym układzie zrobionym między rządzącym senatem Krakowa a kompanią bankierów wrocławskich. Przejdźmy do innych zarzutów.

(*Dokończenie nastąpi*).

*)

Berlińsko-potsdamska	5%	. . . =	167
Magdebursko-lipska	4%	. . . =	194½
Berlińsko-anhaltköthen	4%	. . . =	159
Düsseldorf-elberfeld	5%	. . . =	96½
Nadreńska	5%	. . . =	93½
Berlińsko-frankfurcka	5%	. . . =	152
Szląska	4%	. . . =	123½
Północna Ferd. kolej	4%	. . . =	145⅝
Wiedeńsko-głognicka	4%	. . . =	116⅞
Mediolańska	4%	. . . =	115¾
Liworneńska	4%	. . . =	115

Wiadomości handlowe.

List pisany do J. O. xięcia Sapiehy z Londynu, względem zniesienia dawnego cła i postanowienia nowego od wełny zagranicznej, o gatunkach tejże dobry odbyt znaleść mogących, jeżeli należycie będą myte, sortowane i upakowane.

Londyn, dnia 15 czerwca 1844.
Leadenhall Street 147.

Mości Xiąże!

Temi dniami mieliśmy zaszczyt przesłać Xięciu przez gońca flandryjskiego wexle na 400 funtów szterlingów za wełnę w komis nam powierzoną.Ośmielamy się też przy tej sposobności podać Xięciu niektóre uwagi nad cłem zagranicznej wełny.

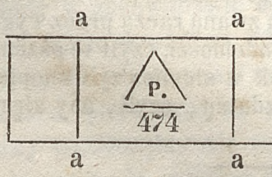
Cło wchodowe od wełny zagranicznej, postanowieniem z 8 czerwca r. b. zupełnie zostało zniesione, także i cło pół pensa od funta gatunków wełny niżej 1 szylinga za funt angielski przedawanej, równie jak i cło 1 szyling od funta angielskiego wełny, stojącej wyżej w cenie niż jeden szyling za funt angielski przestało istnieć.

Z tej zmiany rzeczy łatwo możnać pojąć że rozporządzenie to sprzyja więcej prostym niżeli cienkim gatunkom: albowiem $\frac{1}{2}$ pensa cła za wełnę, której funt przedaje się po 7 do 8 pensów, stosunkowo uczążliwsze jest niż opłacając 1 pens cła od funta wełny cienkiej, której funt angielski przedaje się po 3. 4. lub 5. szylingów.

Jesteśmy przeto tego zdania, że gatunki prościejsze z powodu nowej taryfy ogromny mieć będę odchód w Anglii, a szczególnie dla tego, że od niejakiego czasu machiny używane w rękodzielniach znacznie ulepszone zostały, przez co też zużycie tej wełny niezmiernie się powiększyło i jeszcze się powiększy.

Przy expedycyi listu tego wyprawiliśmy za pośrednictwem panów Gerrison et Lutze w Hamburgu pakiecik z próbkami wełny prościejszych gatunków, aby go szybkowozem do Krasiczyna wyprawiono. Próbki te są poznaczone literami A. B. C. i D. pochodzą one z wełny rossyjskiej na naszych targach dobry odbyt mającej; nasze fabryki używają jej do wyrobów kielimków i innych tym podobnych rzeczy. Zużycie tej wełny i jest znaczne i ceny, które są na próbkach oznaczone, można z łatwością uzyskać.

Podobnej wełny Galicia produkuje zapewne najwięcej, jesteśmy więc tego mniemania, żeby jej na próbę przez Gdańsk pod adressą pp. Multons i Cegneau do Londynu w znaczniejszej partyi można przysłać, a jeżeli się uda dobrze ją sprzedać, to naprzyszłość więcej jej wypadnie wysłać. Głównym atoli warunkiem dobrej sprzedaży jest to, aby wełna na owcach jak należy była wymyta i przed pakowaniem dobrze wyschła. W jednym wantuchu powinno się mieścić wełny około 4 cetnarów, nielicząc w to wagi wantucha. Wantuchy powinny być mocnym sznurem przewiązane w miejscu *a* jak pokazuje figura,



albowiem wantuchy takiego kształtu łatwiej na okręcie dają się pakować.

Koszta przesyłki z Gdańska do Londynu, to jest opłata przewozu ajenta, assekuracia, zmiana kursu pieniędzy i t. p. nie przewyższą od funta angielskiego jeden pens, tym sposobem można obliczyć naprzód zastosowawszy ceny, które na próbkach są wyrażone, ile za wełnę po odtrąceniu kosztów, w Londynie wziąć można.

Wszystko coś my tu względem gatunków wełny przez próbki A. B. C. D. przedstawionych powiedzieli ściąga się także do wełny prościejszej niemieckiej podług próbek oznaczonych liczbą 1. 2. 3. Wełnę czy to w runach, czyli w kłębach upakowaną sprzedać można z łatwością po cenach na próbkach oznaczonych.

Jesteśmy pewni, że jeżeli Galicia wiele takiej wełny produkuje, i ta na miejscu sprzedaje się między 50 a 60 fr. w m. k. za cetnar, tu w Londynie można wziąść z pewnością po odtrąceniu wydatków, po $\frac{1}{7}$ pensa na funcie angielskim więcej.

Wysyłając wełnę przez Gdańsk do Londynu, trzeba żeby ajent, trudniący się przesyłką w Gdańsku, miał na to szczególną uwagę, aby na okrętach tak była pakowana, żeby albo na budulcu, albo na pszenicy leżała: bo jeżeli na sam spód będzie złożoną, łatwo zepsuciu podlega.

Od chwili złożenia wełny na okręcie w Gdańsku na rachunek xięcia lub innego właściciela, powinien ajent wziąć zawierzytelnienie, czyli świadectwo od kapitana okrętowego, że towar ten przyjął; świadectwo więc to z deklaracią trzeba posłać niezwłocznie, aby wełnę od wypadków na morzu zaassekurować.

Co się dotycze cienkiej wełny w runach, jaką jest wełna xięcia, bylibyśmy tego zdania, aby mogła w następujący sposób być sortowana np.

W e ł n a ż u r a w i e c k a:

1. Wantuchy zawierają tylko runa jagniąt roczniaków (15 miesięcy) po angielsku N o g l e t t e wełną zwana: bo ta wełna najwyżej w cenie stoi.
2. » » Same tylko, runa wybrane z pierwszej sorty maciorek i skopów.
3 » » Runa pośledniejsze tej samej klasy pod znakiem (Z)
4 » » Tryków i skopów (Z).

Wełnę krasiczyńską podobnież należy sortować.

Robiemy jeszcze i tę uwagę, że do wantuchów potrzeba ile możności pakować runa jednakowej własności, jest to niezbędny warunek dobrej sprzedaży: bo kupiec znalazłszy kilka run pośledniejszego gatunku, resztę wełny, choćby najlepsza była, podług nich będzie cenił, albo będzie się obawiał, żeby się nieoszukał, a wtedy w cale w interes wchodzić nie zechce.

Zdaje nam się, że szczegóły te zasługują na uwagę producentów galicyjskich.

Między posłanemi próbkami znajdują się także próbki wełny doborowej z Odessy, która się u nas, jak to można widzieć z ókolnika handlowego naszego Cartiera, przedaje po bardzo dobrych cenach.

Prosimy przyjąć zapewnienie i t. d Henryk Holl i spółka.

List ten zawiera wiele ważnych szczegółów tyczących nietylko samego handlu ale i tendencyi hodowli owiec, i to J. O. Xięcia Sapiehę zpowodowało, iż go w tygodniku chciał mieć umieszczonym. Zgłębiwszy ducha tych uwag wynika rezultat, że wełna średnich gatunków powinna być celem dążności naszych producentów: bo my ani Saxonii, ani Szląsku i innych prowincii niemieckich w cienkiej wełnie nieprzesadzimy, nareszcie system naszego gospodarstwa, mało upowszechniona między naszemi owczarzami znajomość rzeczy, wpływy klimatu, niedozwalają nam jeszcze wszędzie w kraju zarodowe i z najcieńszą wełną mieć owczarnie. Stańmy przynajmniej przy tym co nam może najwięcej zysku zapewnić. Drugi rezultat tych uwag jest, że w razie niemożności sprzedania w kraju, dla zbyt niskich cen, wskazana jest nam wprost droga z wełną przez Gdańsk do Londynu. Ustanowienie ajenta w Gdańsku i uregulowania tamże przesyłki nie jest rzeczą tak trudną do wykonania, osobliwie, jeżeli więcej obywateli się w tym zamiarze ztowarzyszy.

J. O. Xiąże był tak łaskaw udzielić redakcyi jakąś część z tych próbek, o których w powyższym liście jest mowa. Redakcyja więc chętnieje pokaże każdemu, ktoby chciał one porównać ze swoją wełną.

Wiadomości handlowe z Gdańska, 18. września 1844.

Ceny zboża i budulcu były tego tygodnia bardzo niestałe, albowiem w pierwszych dniach naglono sprzedaż kilku partyi pszenicy. Kupcy kupili więc 385 łasztów, 129 — 30 funtówej, po 290 do 315 fl. z łaszt. We środę trzymali się przedający lepiej a że i z Anglii pomyślniejsze nadeszły wiadomości, większa na bursie powstała ufność, że ceny niżej już nie spadną: wreszcie ciągłe deszcze w różnych okolicach szkodliwie tego roku na zbiór zboża działając, obudzą nadzieję spekulantów, że się w zapasy większe zaopatrzą: bo choć w Anglii żniwa pomyślnie się zakończyły, przecież zbiór niewypadł tak obfity jak innych lat.

Dzisiejsza wiadomość z Anglii, choć także niebardzo zachęcająca, podniosła cenę pszenicy cokolwiek. Sprzedano ze szpichlerzów 168 łaszt: pol: psze. 126 funto. po 300 fl ła.; 127 funtow: po 313 fl. a 129. funt. po 330 fl.; 130 i 131 funt. po 350 fl.; te dwie sorty sprzedano prosto z galarów.

Pomimo niekorzystnych cen przybywa jeszcze dosyć zboża; w tym tygodniu dostawiono: pszenicy polsk. 1959 łasz. żyta 1196 łasz., grochu 69 łasz. rzepniku $2\frac{1}{2}$ łasz.

Sprzedaż budulcu idzie także oporem; handlarze znaczniejsi porobili kontrakty w Polsce na znaczne partyje, przeto tylko pomniejsi kupują materyał świeżo przybyły i tak, jak chcą zań płacą. Mało kto poszczyci się dobrą przedażą i kandel ten co raz przykrzejszym staje się dla przedających.

O sandomirskiej pszenicy.

W następującem dziełku: *Sposoby ciekawe w domu przygodne... oraz z przydaniem informacyi do polepszenia gospodarstwa służących... 1783 w Łowiczu*, znajdzie czytelnik na stronicy 151 co następuje: „Wielom jest wiadomo, że okoliczne wsie bliskie Sandomierza pszenice białe i czyste mając, nad inne też drożéj oneż przedają. Sekret zaś mają ten, aby się tak piękna rodziła, że niedopiéro pożętéj młodociano, ale chowanéj cały rok w snopie do siewu używają pszenicy Różnica jest ta: że niedojrzałe, miętkie ziarnka wsiane, nie mają silnéj mocy w łusce ziarnowéj. Dlaczego zamiast mąki wydaje spruchnializnę czarną, śnieć zwaną, która brudzi wszystkie ziarna i mąkę. A gdy w snopie jest przez cały rok doschłe i dojrzałe leżące ziarno, mocne też jest do wydania czystego owocu i mąki jasnéj.“ Szanowni gospodarze w naszéj prowincyi siewający pszenicę sandomirką zwaną raczą przez Tygodnik podać do powszechnéj wiadomości, czyli tę pszenicę istotnie potrzeba przez rok w słomie czyli snopie trzymać, aby była do siewu zdatną, czyli, aby się nie wyradzała?

K. J. T.

Sprostowanie. W nrz 39. Tyg. na stron. 311, drugiéj kolumnie, piątym wiérszu z dołu zamiast: laża, *czytaj:* tara; *na stronnicy 312, w artykule: Ceny zboża i t d.; w wiérszu piérwszym, zamiast:* żyto na 546 złr. *czytaj:* żyto na 5 złr. 46 kr.

Redaktor T. W. Kochański. — Drukiem Piotra Pillera.